

内航海運業の将来の方向性と 代替建造促進策についての論点整理（案）

1. はじめに

<内航海運業の現状と課題>

内航海運は、我が国経済活動にとって必要不可欠であるとともに、環境に優しく効率的な輸送機関であるが、近年、国内産業構造の変化や世界経済のグローバル化の加速などを受け、産業基礎物資を中心として輸送量が低迷する中で、更なる輸送効率化への対応を求められるなど、その経営を巡る環境は大変厳しくなっている。

こうした中、内航海運を支える船舶の老朽化が急速に進んでおり、今後も安定的な輸送量を供給し続けるためには代替建造の促進が喫緊の課題となっている。

<内航海運暫定措置事業の現状と課題>

平成10年より始まった内航海運暫定措置事業については、平成23年現在においてもまだ借入金が多く残っており、行政刷新会議においても、その早期解消の必要性が指摘されている。当該事業は内航海運事業者が船舶を建造する際の建造納付金収入により債務を返済するものであるため、その早期解消のためには代替建造の促進が最も効果的な解決策である。

<代替建造促進対策の検討に向けて>

本検討会では、一義的には代替建造の促進を目標とし、その具体的対策について検討を進めていくこととするが、船舶が内航海運業に必須の資産である以上、議論の射程は単に建造促進策に留めず、内航海運業が今後目指すべき将来の方向性について検討し、この方向性に沿って代替建造を加速させるための具体的方策について議論していくこととしたい。

2. 内航海運業の将来の方向性について

<内航海運の位置付け>

内航海運業は、産業基礎物資の約8割を輸送するなど我が国経済に取って現在必要不可欠なものと考えられているが、貨物輸送全体の機関分担率で見ると年々減少しており、平成20年には過去最低の約34%まで低下している。このため、内航海運業の重要性が今後薄れてくるのではないかという見方もある。

これに対し、内航海運業が我が国の貨物輸送の中で、今後どのような位置を占めることとなるのかを明確にしておく必要がある。

これについては、輸送量が減ったとは言え、貨物輸送量の約3分の1を内航海運により輸送している我が国は、諸外国と比較しても、産業基礎物資輸送を中心に海上輸送が発達している「海洋先進国」であり、この輸送需要は将来に渡っても一定規模で維持されると考えられ、また、陸上輸送によって全て代替できるものでもなく、環境適応型の輸送サービスであることを鑑みると、我が国にとって内航海運は社会インフラとして必要不可欠であり、現在も、今後も、効率的で安定的なサービスの提供が日本経済にとって極めて重要であるとの位置付けを行うことが適当である。

<将来の方向性>

内航海運業が日本経済に取って今後も極めて重要であるとの位置付けを行ったものの、経済社会環境の大きな変化の影響を受けていることも事実であり、内航海運業としてこれに対応していく必要がある。ここでは、内航海運業の4つの将来の方向性を提示することとする。

①国内需要減への対応

人口減少社会の到来による内需の減少、国内企業の海外立地の進捗や物流合理化の進展などを受け、内航海運に対する国内輸送需要そのものは産業基礎物資を中心に長期的に低下していくものと見込まれる。具体的な輸送量のトレンドを見ると、ここ20年でトンベースでは約34%、トンキロベースでは約24%近く輸送量が減少しており、これを前提とした業界の将来像を描いていくことが必要である。

②安定したサービス提供

内航海運の基礎的な資産である船舶については、平成12年以降一貫して老齢船（船齢が船舶の平均的耐用年数である15年を超過した船舶）の割合は上昇しており、平成21年には71%に達するなど老朽化が進んでいる一方で、代替建造が進んでおらず、安全・環境面で負の影響や効率性の低下も懸念される。今後も多様化・高度化する輸送ニーズに的確に対応した持続可能なサービスを提供して行くため、代替建造の促進に向けた対策に取り組んでいくことが不可欠である。また、生産年齢人口（15～64歳）が、2010年の8,129万人から2055年には4,595万人となることが見込まれるなど、労働人口が減少していくことを踏まえ、安全面に配慮した上で省力化に向けた取組みを促進することも必要である。

③競争力の強化

我が国製造業については、海外現地生産比率が平成20年の17.8%から、平成26年度には20.1%まで上昇する見込みであるなど、経済のグローバル化がますます進展することが見込まれている。このため、国内物流のトータルコストの縮減や、アジア経済の成長力を取り込むシームレスな輸送サービスへの対応が、我が国経済の国際競争力にとって極めて重要になってきている点を踏まえつつ、内航海運の競争力強化に向けた対策を行っていくことが必要である。

④環境対策

地球温暖化防止対策については、今後も引き続き重要な課題となっていくため、環境性能の優れた輸送機関としての内航海運の役割は益々大きくなっていくことが考えられる。内航海運としても、造船業と連携した環境性能に優れた船舶や装置などの技術開発の推進や、環境産業として荷主に選択されるようなサービスの提供に向け取り組んでいくことが必要である。

3. 代替建造促進に向けた具体的方策について

上記に示した4つの方向性を踏まえて、内航海運業の構造改善を

進め、競争力を強化し、代替建造を促進させていくために解決すべき課題、その解消に向けた具体的な目標と方策を検討し、その実現に向けて関係者が一体となって取り組んでいく必要がある。

<国内需要減への対応>

課題1 輸送量増加に向けた取組み

課題2 企業再生に向けた取組み

課題3 需給のミスマッチの解消に向けた取組み

<安定したサービス提供>

課題4 産業構造の転換に向けた取組み

課題5 老齢船の代替建造促進に向けた取組み

課題6 内航船造船業の産業基盤強化に向けた取組み

課題7 資金調達方法の多様化に向けた取組み

<競争力の強化>

課題8 一杯船主の競争力強化に向けた取組み

課題9 規制の見直しに向けた取組み

課題10 更なる技術開発による省力化・省人化の取組み

<環境対策>

課題11 船舶の環境性能向上に向けた取組み

課題12 モーダルシフトの促進に向けた取組み

4. 暫定措置事業の今後について